



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 79]

नई दिल्ली, शुक्रवार, जून 9, 2000/ज्येष्ठ 19, 1922

No. 79]

NEW DELHI, FRIDAY, JUNE 9, 2000/JYAISTHA 19, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 9 जून, 2000

सं. टीएएमपी/2/2000-केपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार कंडला पत्तन न्यास की भूमि सीमाओं में पाइप लाइन बिछाने के लिए मार्गाधिकार प्रभारों से संबंधित दरों का मान तैयार करने के लिए मैसर्स पेट्रोनेट वी. के. लिमिटेड द्वारा किए गए अभ्यावेदन का निपटारा करता है।

अनुसूची

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं० टीएएमपी/2/2000-केपीटी

मैसर्स पेट्रोनेट वी०के० लिमिटेड

...

आवेदक

बनाम

कंडला पत्तन न्यास (केपीटी)

...

प्रतिवादी

आदेश

(मई, 2000 के 11वें दिन को पारित किया गया)

यह मामला कंडला पत्तन न्यास (केपीटी) की भूमि सीमाओं में पाइपलाइन बिछाने के लिए

मार्गाधिकार प्रभारों से संबंधित दरों का मान तैयार करने के लिए मैसर्स पेट्रोनेट वी०के० लिमिटेड (पीवीकेएल) द्वारा प्रस्तुत एक आवेदन पत्र से संबंधित है ।

2. अपने अनुरोध में पीवीकेएल ने निम्नलिखित मुद्दे उठाए हैं :-

- (i) मैसर्स पेट्रोनेट वी०के० लिमिटेड, कंपनी अधिनियम के अंतर्गत निगमित एक कंपनी है, जिसमें पेट्रोनेट इंडिया लिमिटेड और मैसर्स इंडियन ऑयल कॉरपोरेशन लिमिटेड (आईओसी) की अधिकतर इक्विटी सहभागिता है । यह कंपनी भारत सरकार के निर्देशों के अंतर्गत निगमित एक विशेष प्रयोजन वाहन है, जिसका मुख्य उद्देश्य वाखीनार/जामनगर से कंडला (वी०के० पाइपलाइन) तक पेट्रोलियम ले जाने वाली पाइपलाइन बिछाना, रख-रखाव करना और प्रचालन करना है ।

वी०के० पाइपलाइन निम्नलिखित में से गुजरेगी :-

- गुजरात मेरीटाइम बोर्ड से संबंधित अथवा उसके द्वारा प्रशासित और नियंत्रित भूमि;
 - कच्छ की खाड़ी में भारत के जलक्षेत्र के भीतर समुद्री हिस्सा;
 - केपीटी से संबंधित भूमि; और
 - निजी स्वामियों से संबंधित भूमि ।
- (ii) वी०के० पाइपलाइन के निर्माण के लिए सर्वाधिक इष्टतम और सबसे कम लागत वाला मार्ग कंडला पत्तन सीमा में लगभग 9.3 कि०मी० की दूरी के लिए गुजरेगा ।
- (iii) पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय ने केपीटी की सीमाओं में से पाइपलाइन बिछाने के लिए शीघ्र अनुमोदन प्रदान करने हेतु जल भूतल परिवहन मंत्रालय से अनुरोध किया था ।

- (iv) सुविधा प्रतिपूर्ति प्रभार (एफसीसी) के रूप में थ्रुपुट पर 18/-रुपए प्रति मी० टन प्रतिवर्ष का प्रभार लगाने के प्रस्ताव के साथ वी०के० पाइपलाइन बिछाने और चालू करने के केपीटी के अनुमोदन प्रदान करने के पत्र की प्राप्ति पर तेल समन्वय समिति (ओसीसी) ने केपीटी द्वारा एफसीसी लगाने की अवधारणा के विरुद्ध अपने विचार प्रस्तुत किए थे ।
- (v) पीवीकेएल ने भी केपीटी और मैसर्स एस्सार ऑयल लिमिटेड के बीच संपन्न समझौता ज्ञापन के पूर्वोदाहरण का उल्लेख करते हुए किसी प्रकार के एफसीसी के विरुद्ध केपीटी को अभ्यावेदन प्रस्तुत किया था । वी०के० पाइपलाइन के मामले में केपीटी क्षेत्र में न तो कोई सुविधा स्थापित की जानी है और न ही पतन संबद्ध नियमित सेवा प्रदान की जानी है ।
- (vi) पीवीकेएल ने केपीटी से एफसीसी न लगाने और आईओसी की कंडला-मटिंडा पाइपलाइन के मामले की तरह मार्गाधिकार प्रभार (अर्थात् 8.50/-रुपए प्रति वर्गमीटर प्रतिवर्ष) लगाने का अनुरोध किया था । यदि केपीटी एफसीसी संबंधित उनके अनुरोध को स्वीकार करने में असमर्थ था, पीवीकेएल ने केपीटी से अनुरोध किया था कि यह मामला टीएएमपी को अंतिम निर्णय हेतु भेज दिया जाए ।
- (vii) केपीटी ने इस मामले को टीएएमपी के साथ उठाने की बजाय एफसीसी को 18/-रुपए प्रति मी० टन से बढ़ाकर 35/-रुपए प्रति मी०टन करने की सूचना देते हुए कहा कि पाइपलाइन बिछाने और चालू होने पर केपीटी को राजस्व की हानि होगी । केपीटी ने उन्हें ईओएल और आरपीएल में संसाधित उत्पादों को ही प्रहस्तन करने के लिए प्रतिबंधित कर दिया और पीवीकेएल पर जोर डाला कि पट्टा किराया और प्रीमियम का भुगतान किया जाए, जैसा कि नियमित पट्टे के मामले में होता है, जबकि पाइपलाइनें भूमिगत तौर पर बिछाई जाएंगी ।
- (viii) यदि पीवीकेएल को केपीटी द्वारा मांगी गई दरों के भुगतान के लिए मजबूर किया जाता है, तब यह पाइपलाइन आर्थिक रूप से अव्यवहार्य हो जाएगी ।
- (ix) उपर्युक्त स्थिति के मददेनजर पीवीकेएल ने निम्नलिखित अनुरोध किए हैं :-
 - (क) केपीटी को निर्देश दिया जाए और आदेश दिया जाए कि वे पीवीकेएल को वी०के० पाइपलाइन बिछाने, उसे चालू करने, रख-रखाव करने और प्रयोग करने के कार्यों को जारी रखने से किसी प्रकार न रोकें ।
 - (ख) केपीटी की भूमि सीमाओं में पाइपलाइन बिछाने के लिए मार्गाधिकार प्रभारों से संबंधित दरों का मान टीएएमपी द्वारा तैयार किया जाए ।
 - (ग) केपीटी को निर्देश दिया जाए कि केपीटी की सीमाओं के भीतर पाइपलाइन बिछाने, चालू करने और उसका रख-रखाव करने की सुविधा पर कोई एफसीसी न लगाई जाए ।

3. पीवीकेएल का प्रस्ताव केपीटी को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया था । अपने उत्तर में केपीटी ने निम्नलिखित टिप्पणियां की हैं :-

- (i) विवादास्पद मुद्दों का समाधान न होने के कारण समझौता ज्ञापन मसौदे को अंतिम रूप नहीं दिया जा सका ।

- (ii) जन हित में और पत्तन के हित में महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के प्रावधानों के अनुसार (पत्तन न्यास) बोर्ड के शर्तों और निबंधन तैयार करने के विवेकाधिकार पर अधिनियम के संशोधन से कोई बाधा नहीं आती। टीएएमपी की भूमिका का उल्लेख करते हुए पत्तन कानून (संशोधन) अध्यादेश, 1997 में संविदा निष्पन्न करने से पूर्व कार्य पूरा करने के लिए किसी संविदा या अनुमति को क्रियान्वित करने में टीएएमपी की भूमिका के संबंध में किसी प्रकार का कोई निर्देश नहीं दिया गया है।
- (iii) केपीटी के लिए अधिकतर राजस्व और कारोबार इसकी जेट्टी में पीओएल पदार्थों के प्रहस्तन से आता है, जो कि विशेषकर इसी प्रयोजनार्थ स्थापित की गई है और 171.45 करोड़ रुपए की कुल प्रचालन आय में से 52.11 प्रतिशत कंडला में पीओएल पदार्थों के प्रहस्तन से आता है। पाइपलाइन सुविधा के उपलब्ध होने पर पीओएल कार्गो का संचालन पाइपलाइन द्वारा होगा और भारी लागत पर स्थापित की गई केपीटी की पांच जेट्टी काफी हद तक बेकार रहेंगी, क्योंकि अन्य तरल कार्गो यातायात का बहुत ही कम हिस्सा है। इसलिए, पीवीकेएल से अर्जित होने वाला राजस्व अत्यंत महत्वपूर्ण है। यदि पीवीकेएल ने अस्थायी अनुमति मांगने के समय यह उल्लेख किया होता कि वे सुविधा प्रतिपूर्ति प्रभारों (एफसीसी) का भुगतान नहीं कर सकते, तब केपीटी अपने जलक्षेत्र और भूमि सीमा के भीतर पाइपलाइन बिछाने की अनुमति प्रदान नहीं करता।
- (iv) टीएएमपी के दिशानिर्देशों के अनुसार पीवीकेएल द्वारा किया गया अनुरोध वस्तुतः उसके क्षेत्राधिकार में नहीं आता। टीएएमपी का मूलभूत कार्य संबंधित पदार्थों की सुनवाई करना और पत्तन में विद्यमान परिस्थितियों पर विचार करते हुए पत्तन द्वारा दी जाने वाली सेवाओं और पत्तन की संपत्तियों के लिए वास्तविक दरों अथवा प्रभारों का निर्धारण करना है। उपर्युक्त के मददेनजर, केपीटी के विरुद्ध निर्देश देने के लिए पीवीकेएल द्वारा किया गया अनुरोध अस्वीकार्य है।
- (v) केपीटी की भूमि सीमाओं में पाइपलाइन बिछाने के लिए मार्गाधिकार प्रभारों से संबंधित अलग दरों का मान तैयार करने की आवश्यकता नहीं है, क्योंकि भूमि के आबंटन से संबंधित दरों को इस प्रयोजन हेतु अपनाया जा सकता है। केपीटी के लिए मार्गाधिकार प्रभारों के रूप में उचित दर वसूल करने के लिए कोई अन्य विकल्प नहीं है और पीवीकेएल से सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार मार्गाधिकार प्रभारों का भुगतान करने का अनुरोध किया जाए।
- (vi) केपीटी ने पीओएल पदार्थों के प्रहस्तन के लिए सुविधाएं स्थापित करने के वास्ते भारी राशि का निवेश किया है और उक्त सुविधाओं की मरम्मत, रख-रखाव और प्रचालन पर काफी खर्च कर रहा है।
- (vii) पीवीकेएल के माध्यम से जितनी भी मात्रा का प्रहस्तन किया जाएगा, वह केपीटी के लिए यातायात का सीधा नुकसान होगा। वर्ष 1998-99 के दौरान पीओएल पदार्थों का आयात 115.03 लाख टन था, जो कि वर्ष 1999-2000 के दौरान केवल 20 लाख टन होने का अनुमान है, जिससे लगभग 82.61 प्रतिशत की कमी का पता चलता है। इस समय पीओएल पदार्थों के प्रहस्तन का आय पैटर्न 88/-रुपए प्रति टन की दर पर है। उपर्युक्त सभी सुविधाएं प्रदान करने पर होने वाली राजस्व हानि और केपीटी को अवसरान्त होने वाले

नुकसान को पूरा करने के लिए केपीटी पीवीकेएल के माध्यम से तेल के परिवहन के लिए केवल 35/-रुपए प्रति टन वसूल करने का प्रस्ताव करता है ।

- (viii) पीवीकेएल द्वारा किया गया यह अनुरोध कि एफसीसी कंडला पत्तन न्यास के जलक्षेत्र में प्रदत्त मार्गाधिकार के लिए वसूली करने के वास्ते लगाया जा रहा है, सही नहीं है । इन प्रभारों की वसूली रॉयल्टी (एफसीसी के रूप में) के रूप में केपीटी को होने वाले अवसरगत नुकसान को पूरा करने के लिए है ।
- (ix) केपीटी का सदैव यह मत रहा है कि एफसीसी का समाधान पार्टियों के बीच किया जाना चाहिए और टीएएमपी की उसके द्वारा जारी दिशानिर्देशों के अनुसार ऐसे प्रभार निर्धारित करने में कोई भूमिका नहीं है ।
- (x) निजी निवेशकों/आपरेटरों को टीएएमपी से केवल प्रशुल्कों के संबंध में संपर्क करना होता है तथा रॉयल्टी और अग्रिम भुगतानों के संबंध में मामलों का उनके और संबंधित पत्तन न्यास के बीच समाधान किया जाएगा ।

4. इस मामले में केपीटी में एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी । सुनवाई के समय श्री एम०के० अश्विनी, अध्यक्ष, कंडला पत्तन कर्मचारी संघ (केपीकेएस) ने एक लिखित अनुरोध किया था और वे केपीटी के हितों की रक्षा के लिए केपीकेएस की ओर से कार्यवाहियों में भाग लेना चाहते थे । यह अनुरोध रद्द कर दिया गया था ।

5. बाद में श्री एम०के० अश्विनी को केपीटी के दल में एक सदस्य के रूप में शामिल किया गया था । उन्होंने केपीटी के न्यासी के रूप में अपनी क्षमता में एक लिखित अनुरोध किया था । अपने लिखित अनुरोध में उन्होंने निम्नलिखित मुद्दे उठाए थे :-

- (i) केपीटी द्वारा मैसर्स पीवीकेएल से मांगे गए सुविधा प्रतिपूर्ति प्रभार (एफसीसी) पूर्णतया न्यायोचित थे । पीवीकेएल के मामले में प्रस्तावित पाइपलाइन द्वारा निकासी किए जाने वाले पदार्थों का प्रहस्तन केपीटी में किया जाएगा और वह मात्रा केपीटी द्वारा इस समय प्रहस्तन किए जा रहे यातायात में से घटाई जाएगी ।
- (ii) केपीटी को पेट्रोलियम पदार्थों के यातायात की भी हानि होगी, क्योंकि पाइपलाइन जामनगर रिफायनरीज से सारे पेट्रोलियम पदार्थों की बुलाई करेगी । परिणामतः, केपीटी में स्थापित तेल जेट्टी और सहायक सुविधाएं बेकार पड़ी रहेंगी । इस प्रकार, राजस्व की हानि के बदले में पीवीकेएल प्रतिपूर्ति के भुगतान के लिए उत्तरदायी है ।
- (iii) इस मामले में, विशिष्ट सुविधा के कारण प्रयोक्ता को लाभ होगा । इसे देखते हुए, व्यय को पूरा करने के लिए केपीटी को आय प्रदान करने के वास्ते उर्ध्वगामी संशोधन की समय-समय पर वृद्धि करने का एक खंड होना चाहिए ।

6. संयुक्त सुनवाई के दौरान पीवीकेएल ने केपीटी की टिप्पणियों पर अपना उत्तर प्रस्तुत किया है । पीवीकेएल ने अनुरोध किया है कि इस विवाद का अंतिम निपटान होने तक केपीटी को उन्हें पाइपलाइन बिछाने और उनका प्रचालन करने के कार्य आरंभ करने की अनुमति देने के लिए निर्देश दिया जाए ।

7. अपने लिखित उत्तर में पीवीकेएल ने निम्नलिखित मुद्दों का उल्लेख किया है ।
- (i) प्राधिकरण (टीएएमपी) द्वारा निर्धारित न की गई शर्तों और दरों पर भूमि के उपयोग के लिए किसी पक्ष और केपीटी के बीच समझौता ज्ञापन कानूनी तौर पर अनुमत्य नहीं है । पीवीकेएल लगातार केपीटी से इस मामले को टीएएमपी को भेजने का अनुरोध करता रहा है । तथापि, केपीटी यह उल्लेख करते हुए ऐसा करने से मना करता रहा है कि यह मामला केवल केपीटी और पीवीकेएल के बीच निपटाया जाना है ।
 - (ii) दरें निर्धारित करने की शक्तियाँ अर्द्ध-न्यायिक हैं, जो कि संशोधित कानून द्वारा बोर्ड से ले ली गई हैं । केपीटी द्वारा वसूल की जाने वाली प्रस्तावित दरें वे दरें हैं जो कि भूमि पट्टे के लिए निर्धारित की गई हैं और केवल मार्गाधिकार के लिए नहीं हैं । इन दरों के संबंध में कोई भी शर्तों की विवरणी न तो केपीटी द्वारा निर्धारित की गई थी और न ही केन्द्रीय सरकार द्वारा अनुमोदित की गई थी । शर्तों की विवरणी सांविधिक तौर पर पूर्वापेक्षा के रूप में निर्धारित होती है ।
 - (iii) केवल यह तथ्य कि केपीटी अन्य पाइपलाइनों से ऐसी दरें वसूल कर रहा है, ऐसी प्रथा को कानूनी तौर पर सही, उचित या ठीक नहीं ठहराया जा सकता । केपीटी द्वारा टीएएमपी के विनियमों का उल्लेख किया जाना नई जेट्टी का निर्माण करने वाले अथवा विद्यमान जेट्टी को लंबी अवधि के पट्टे पर लेने वाले निजी निवेशकों के संदर्भ में उचित है । ये दिशानिर्देश इस मामले के तथ्यों पर लागू नहीं होते, क्योंकि पीवीकेएल कोई पत्तन संबद्ध पोत बर्थिंग सुविधा का विकास नहीं कर रहा है ।
 - (iv) पाइपलाइन बिछाना अधिक जन हित में है, जिससे तेल उत्पादों का कम लागत पर परिवहन होगा, जिसके परिणामस्वरूप आम उपभोक्ता को लाभ होगा । केपीटी को सार्वजनिक संपत्ति के न्यासी के रूप में अपनी संपत्ति का लाभ कमाने के उद्देश्य की बजाए अधिक जन हित में सेवा करने के लिए प्रयोग करना चाहिए ।
 - (v) केपीटी किसी भी प्रकार का एफसीसी प्राप्त करने के लिए पात्र नहीं है और एफसीसी संबंधी उनकी मांग किसी प्राधिकार और कानूनी स्वीकृति पर आधारित नहीं है ।
 - (vi) केपीटी का दृष्टिकोण उन्हें न केवल पत्तनों बल्कि तेल और तेल उत्पादों के परिवहन के सभी साधनों से प्रतिस्पर्धा से पूर्णतया बचाने का है ।
 - (vii) एफसीसी की वसूली विश्वभर में पाइपलाइनों से कहीं भी नहीं की जाती ।

8. संयुक्त सुनवाई के दौरान विभिन्न पक्षों ने निम्नलिखित तर्क प्रस्तुत किए :-

मैसर्स पेट्रोनेट वी०के० लिमिटेड

- (i) उन्होंने एफसीसी का उल्लेख पहली बार कर ओसीसी के साथ बैठकों में दिसंबर, 97 के कार्यक्रम में देखा था । पाइपलाइन बिछाने का कार्य दिसंबर, 97 के बाद आरंभ हुआ था ।
- (ii) केपीटी अथवा गुजरात मेरीटाइम बोर्ड (जीएमबी) ने शर्तों और निबंधनों को अभी तक अंतिम रूप नहीं दिया है । पीवीकेएल ने व्यवहार्यता अध्ययनों के प्रयोजनार्थ कंस्ट्रक्शन्स अथॉरिटी पाइपलाइन का अनुसंधान किया था ।

- (iii) पीवीकेएल के परामर्शदाता, जो कि एक प्रसिद्ध अंतर्राष्ट्रीय विशेषज्ञ (जे०पी० केन्नी) हैं, ने कहा है कि जलमार्गों/जलक्षेत्रों को पार करने पर कहीं भी ऐसा एफसीसी नहीं लगाया जाता।
- (iv) मसीदा समझौता ज्ञापन 2 अलग-अलग मुद्दों के शर्तस्थित तैयार किया गया था। यह मामला जल भूतल परिवहन मंत्रालय को भेजा गया था। पीवीकेएल टीएएमपी द्वारा असहमतियों का समाधान चाहता था। पीवीकेएल ने दिसंबर, 98 में पाइपलाइन बिछाने की अनुमति मांगी थी। केपीटी ने जनवरी, 99 में सशर्त अनुमति दी थी।
- (v) केपीटी बोर्ड की दिसंबर, 97 की टिप्पणी में व्यवसाय के संभावित नुकसान का उल्लेख किया गया था। लेकिन, केपीटी ने यह मुद्दा 16.11.98 तक नहीं उठाया था। केपीटी ने 14.12.98 को एक घोषणा मांगी थी और पीवीकेएल ने टीएएमपी के आदेशों का पालन करने की घोषणा 16.12.98 को दे दी थी।
- (vi) टीएएमपी को 28 फरवरी, 2000 को भेजे गए केपीटी के उत्तर में पीवीकेएल के केवल तीन अनुरोधों को शामिल किया गया है। पीवीकेएल मानता है कि केपीटी ने अन्य मुद्दों को स्वीकार कर लिया है।
- (vii) तेल जेट्टी की लागत काफी समय पहले बसूल हो चुकी होगी। केपीटी ने परिसंपत्ति का आज का मूल्य उल्लिखित किया है, जबकि मूल निवेश बहुत कम रहा होगा। अधिसूचित प्रशुल्क और यातायात को देखते हुए केपीटी प्रतिवर्ष कम से कम 60 करोड़ रुपए से 70 करोड़ रुपए तक अर्जित कर रहा होगा। पाइपलाइन पर 3.5 करोड़ रुपए के निवेश से और जबकि पाइपलाइन की कालावधि समाप्त हो गई होगी, 1989 से काफी लाभ अर्जित किया जा चुका होगा। आईओसी का टर्मिनल अप्रभावित रहेगा और अनुस्क्षण लागत व्यर्थ नहीं जाएंगी।
- (viii) दो नई रिफाइनरियों (रिलायंस और एस्सार) के कारण वाडीनार में अतिरिक्त यातायात उपलब्ध होगा। (केपीटी का कहना है कि पीवीकेएल के बावजूद भी वाडीनार में यातायात आएगा।) यदि एफसीसी लगाया भी जाता है तो यह नाममात्र होगा और 'प्रति मी० टन' से संबद्ध नहीं होगा। यह तदर्थ—एकमुश्त हो सकता है—जिसे पीवीकेएल वहन कर सकता है।
- (ix) मार्गाधिकार प्रमारों के संबंध में कंडला-भटिंडा पाइपलाइन मॉडल उपलब्ध है ~~अब~~ टीएएमपी कोई उचित अद्यतन राशि निर्धारित कर सकता है।
- (x) उन्होंने पर्यावरणीय अनुमति दे दी है। केपीटी को उन्हें पाइपलाइन बिछाने और परियोजना चालू करने की अनुमति देने के लिए कहा जाए।
- (xi) पीवीकेएल का प्रथम पांच वर्ष के लिए केवल 5.5 मी० टन प्रतिवर्ष यातायात का अनुमान है। केपीटी को 9 एम.टी. प्रतिवर्ष पर अपने नुकसान का अनुमान लगाने की आवश्यकता नहीं है।

कंडला पत्तन न्यास

- (i) यह केवल एक मीटर चौड़ा गलियारा है और 16/-रुपए की दर पर वार्षिक देयता नाममात्र होगी।

- (ii) एफसीसी के समर्थन में दो मानदंड विचारणीय हैं :—
- (क) पूरे आधारभूत ढांचे पर केपीटी द्वारा पहले किया गया व्यय ।
- (ख) प्रचालन और अनुसंधान पर आवर्ती वार्षिक लागत (लगभग 11.5 करोड़ रुपए) ।
- (iii) केपीटी ने यातायात में वृद्धि की आशा से आईओसी को 400 एकड़ प्रमुख भूमि दी है । अब यह सारा निरर्थक हो जाएगा ।
- (iv) एफसीसी अधिसूचित दरों पर आधारित है । अकेला घाटशुल्क 35/—रुपए प्रति मी० टन है । यदि पायलिटिज, पत्तन देयता और बर्थ किराया जोड़ दिया जाए तो यह 68/—रुपए प्रति मी० टन बैठेगा । पत्तन केवल 35/—रुपए प्रति मी० टन एफसीसी के रूप में मांग रहा है ।
- (v) केपीटी की 18/—रुपए प्रति मी० टन एफसीसी के रूप में मूल दर एस्सार समझौता ज्ञापन के अनुसार थी । एफसीसी के अलावा, एस्सार जल क्षेत्र के पट्टा किराया और मार्गाधिकार प्रभार के संयुक्त प्रभार के रूप में 110 लाख रुपए का भुगतान करता है । जीएमबी द्वारा वही दर वसूल किए जाने का भय उचित नहीं है, क्योंकि इससे यातायात की कोई हानि नहीं होगी ।
- (vi) पेट्रोनेट एक प्राइवेट कंपनी के समान है । फिलहाल, उन्हें नामांकन के आधार पर अनुमति दी गई है ।
- (vii) अनेक पेट्रोनेट सहायक कंपनियां हैं । वे कंडला में रियायत चाहते हैं, जिससे वे इसे अन्यत्र भी उदाहरण के रूप में उल्लिखित कर सकें ।
- (viii) जब पीवीकेएल पाइपलाइन का पूरी क्षमता पर उपयोग होगा, कंपनी को भारी लाभ प्राप्त होगा, लेकिन केपीटी एफसीसी में वृद्धि के लिए नहीं कहेगा ।
- (ix) गांधीधाम/कंडला क्षेत्रों में सहायक कार्यों में काफी हानि होगी (परिवहन में रोजगार में कमी आएगी) ।
- (x) पहले समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए जाने चाहिए । पाइपलाइन के एक बार चालू हो जाने पर, उस पर केपीटी का कोई अधिकार नहीं रहेगा ।

9. इस मामले की जांच-पड़ताल के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभर कर सामने आती है :—

- (i) यह मामला पीवीकेएल द्वारा वाडीनार से कंडला तक पाइपलाइन बिछाए जाने के लिए केपीटी संपत्तियों के प्रयोग के लिए दरों के निर्धारण और एक बार पाइपलाइन के चालू होने पर संभावित राजस्व हानि की प्रतिपूर्ति के लिए सुविधा प्रतिपूर्ति प्रभार (एफसीसी) संबंधी केपीटी की मांग पर निर्णय करने से संबंधित है ।
- (ii) यह पाइपलाइन केपीटी के जलक्षेत्र के समुद्री तल और केपीटी की भूमि में से गुजरती है ।
- (iii) केपीटी के जलक्षेत्र में समुद्री तल के प्रयोग के संबंध में कोई विवाद नहीं है । केपीटी ने समुद्र तल से गुजरने वाली सबमेरीन पाइपलाइनों के लिए मार्गाधिकार देने पर किसी प्रभार की मांग

नहीं की है। यह सीमांतर्गत समुद्र और निकटवर्ती क्षेत्र संबंधी जेनेवा सम्मेलन, 1958 और संबद्ध कानूनों के अनुसार बताया गया है।

- (iv) आवेदक फर्म का विचार है कि तटीय पाइपलाइन (भूमिगत) बिछाने के लिए केपीटी को 'भूमि पट्टा' की बजाए 'केवल मार्गाधिकार' वसूल करना चाहिए। उन्होंने प्राधिकरण से केपीटी की भूमि सीमाओं में पाइपलाइन बिछाने के लिए मार्गाधिकार प्रमारों के संबंध में दरों का मान तैयार करना चाहिए।

केपीटी का विचार है कि विभिन्न अभिकरणों को पाइप लाइन बिछाने के लिए आबंटित भूमि उस भूमि पर लागू तदनुरूपी पट्टा किराया के आधार पर होती है और इसका पट्टा किराया सरकार/टीएएमपी द्वारा पहले ही अनुमोदित किया गया है।

केपीटी का तर्क है कि मार्गाधिकार प्रमार के लिए कोई अलग दरों का मान बनाने की आवश्यकता नहीं है और भूमि आबंटन हेतु लागू वर्तमान दरें ही लागू की जानी चाहिए।

प्राधिकरण पहले ही यह निर्णय कर चुका है कि पत्तन न्यास की भूमि में से गुजरने वाली भूमिगत क्षेत्रवार पाइपलाइन बिछाने के लिए मार्गाधिकार प्रमारों में कोई रियायत प्रदान न की जाए। यह निर्णय विशाखापट्टनम पत्तन न्यास की भूमि में से गुजरने वाली हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड की पाइपलाइनों से संबंधित मामले में लिया गया था और पहले ही अधिसूचित किया जा चुका है।

इसे देखते हुए, इस मामले में भी मार्गाधिकार प्रमारों के लिए कोई ~~अलग दरों का मान~~ तैयार करने की आवश्यकता नहीं है। केपीटी की जमीनों के लिए दरों की अनुसूची में वर्तमान दरें ही भूमिगत पाइपलाइन बिछाने के लिए आबंटित जमीनों पर लागू होंगी।

- (v) सुविधा प्रतिपूर्ति प्रमार (एफसीसी) लगाने के संबंध में केपीटी का तर्क यह है कि प्रमार की वसूली 'रॉयल्टी' द्वारा उन्हें हुई अवसरगत क्षति के लिए की जाए। ऐसा होने पर, केपीटी का यह मानना है कि एफसीसी का निपटारा पार्टियों के बीच किया जाएगा और टीएएमपी की ऐसे प्रमारों के नियतन में कोई भूमिका नहीं है।

केपीटी ने निम्नलिखित आधार पर एफसीसी के लिए अपनी मांग का औचित्य बताया है :

- (क) वी०के० पाइपलाइन के माध्यम से प्रहस्तन की गई पेट्रोल, तेल स्नेहक (पीओएल) की मात्रा केपीटी को यातायात की प्रत्यक्ष क्षति है।
- (ख) केपीटी के चार तेल जेटियों और अन्य संबद्ध आधारभूत ढांचे पर किए गए निवेशों का वी०के० पाइपलाइन को चालू करने पर कम उपयोग हो जाएगा।
- (ग) अगर पीओएल उत्पादों पर कार्गो-संबद्ध प्रमार और पोत-संबद्ध प्रमारों को एक साथ लिया जाए तो औसत राजस्व 68/-रुपए प्रति मी० टन होगा। तथापि, वे केवल घाटशुल्क, जो इस समय 35/-रुपए प्रति मी० टन है, के कारण राजस्व हानि के लिए प्रतिपूर्ति की मांग कर रहे हैं।

पीवीकेएल यह कहता है कि पाइपलाइन बिछाने, प्रचालन और अनुरक्षण के लिए केपीटी द्वारा कोई सेवा प्रदान नहीं की जाएगी और मार्ग के लिए फीस विश्व के किसी देश में पाइपलाइन से होकर गुजरने वाले यातायात की मात्रा पर निर्भर नहीं करती ।

- (vi) जैसाकि केपीटी द्वारा स्पष्ट किया गया है, एफसीसी एक रॉयल्टी भुगतान है और इसका केपीटी द्वारा प्रदान की गई सेवाओं से अथवा केपीटी की संपत्तियों के प्रयोग हेतु कोई संबंध नहीं है ।
- (vii) सुविधा प्रतिपूर्ति प्रभार (एफसीसी) इस मामले में उस यातायात, जिसे इस पाइपलाइन के कारण विपथित किया जाएगा, की 'अवसरगत लागत' के संदर्भ में 'रॉयल्टी' के स्वरूप में लिया जा रहा है । यह तर्क दिया जा सकता है, जैसाकि वास्तव में पीवीकेएल द्वारा जोर दिया जा रहा है कि विश्वभर में पाइपलाइन के लिए मार्गाधिकार प्रभार उसके अन्दर से गुजरने वाले उत्पाद की मात्रा पर निर्भर नहीं करता । परंतु, जैसाकि केपीटी द्वारा जोर दिया गया है कि इस मामले को शासित करने वाली असाधारण परिस्थितियों को देखते हुए विशेष कारणों से इस मामले को अलग रखा जाए । संभवतः, किसी अन्य पाइपलाइन के मामले में सुनिश्चित यातायात (लगभग निर्धारित) का इस प्रकार निश्चित विपथन नहीं हो रहा है । यह उल्लेखनीय है कि जैसाकि केपीटी द्वारा जोर दिया गया है कि वाडीनार स्थित दो रिफायनरियों से उत्पन्न होने वाला सारा यातायात हर हालत में केपीटी में से गुजरेगा । इसे देखते हुए केपीटी का विचार है कि बिना किसी 'प्रतिपूर्ति' के उसे मार्गाधिकार की अनुमति देना, उसे आत्महत्या (हाराकीरी) करने के लिए कहने के समान होगा ।

वस्तुतः, पीवीकेएल ऐसे प्रस्ताव को स्वीकार नहीं करना चाहेगा, जबकि वह ऐसा करने का इच्छुक न हो । वे केपीटी को शामिल किए बिना अपनी पाइपलाइन के लिए कोई अन्य मार्ग चुन सकते थे । चाहे कोई भी कारण रहा हो, इस विकल्प पर कार्यवाई नहीं की गई । पीवीकेएल को इन मूलभूत वित्तीय मुद्दों के समाधान से पहले ही परियोजना के क्रियान्वयन के लिए कह दिया गया था । यहां यह तथ्य जानना उचित होगा कि एफसीसी लगाने के केपीटी के विचार की पीवीकेएल को पाइपलाइन बिछाने का कार्य आरंभ करने से पहले जानकारी थी । पीवीकेएल के लिए इस घटना के उत्तरदायित्व को ओसीसी अथवा सरकार पर (भी) डालना संभव था । लेकिन, एफसीसी से संबंधित विवाद के संबंध में इससे कोई लाभ नहीं होगा । केपीटी पर इस कार्य को संपन्न करने का बोझ लादने से इस चरण में पीवीकेएल अपने को केवल एक वाहक (कैरियर) अथवा पाइपलाइन का प्रबंधकर्ता होने का तर्क नहीं दे सकता ।

यदि किसी 'अवसरगत लागत' की हानि के लिए 'प्रतिपूर्ति' के तौर पर 'रॉयल्टी' का दायित्व किया जाता है, तब यह तर्क दिया जा सकता है कि केपीटी को यह मामला उचित रूप में कैरियर की बजाए वास्तविक लाभार्थी के साथ उठाना चाहिए । इस मामले में लाभार्थी वाडीनार स्थित रिफायनरियां अथवा बेहतर रूप में कंडला में आईओसी हो सकते हैं । परंतु, एक बार पाइपलाइन बिछा दिए जाने और चालू कर दिए जाने के बाद कार्गो के संचलन के संबंध में केपीटी का रिफायनरियों अथवा पीवीकेएल अथवा आईओसी पर कोई अधिकार नहीं

रहेगा । यही कारण था कि जैसाकि संयुक्त सुनवाई में स्पष्ट किया गया था कि केपीटी ने पाइपलाइन के आखिरी हिस्से का निर्माण बन्द कर दिया है । इस मामले की असाधारण परिस्थितियों को देखते हुए केपीटी से यह आशा करना तर्कसंगत नहीं होगा कि वे इस चरण में आईओसी से वार्तालाप आरंभ करें । यदि वे ऐसा करें भी और दोनों पक्षों से नकारात्मक प्रतिक्रिया होने पर केपीटी के पास क्या विकल्प बचेगा । केपीटी के संदर्भ में सच्चाई यह है कि यह मानना होगा कि इस मामले में जटिलता ब्यौरों संबंधी करारों की संभावना पर परियोजना आरंभ कर देने के कारण आई है । जो कुछ हुआ है, उसके लिए उत्तरदायित्व निर्धारित करना आदर्श हो सकता है । किसी भी हालत में इस प्राधिकरण के लिए ऐसे मुद्दों पर कार्रवाई करना उसके क्षेत्राधिकार में नहीं होगा । केवल एक मुद्दा विचारार्थ उचित हो सकता है कि क्या परियोजना के कारण केपीटी को कोई (परिहार्य) हानि होगी ।

इस परिदृश्य को देखते हुए सुविधा का संतुलन केपीटी के पक्ष में तभी दिखाई पड़ता है, यदि वे अवसरगत लागत के लिए प्रतिपूर्ति के रूप में 'रॉयल्टी' की मांग करते हैं ।

- (viii) अब यह सुनिश्चित किया जाना है कि क्या प्राधिकरण बीओटी/बीओओटी में अग्रिम भुगतान और रॉयल्टी से संबंधित मामलों की जांच करेगा । पत्तन सुविधाओं के निजीकरण के मामलों में रॉयल्टी और अग्रिम भुगतानों के संबंध में निजी आपरेटरों द्वारा किए जाने वाले भुगतान निजी टर्मिनलों पर दी जाने वाली सेवाओं की लागत का हिस्सा होंगे और प्रशुल्कों पर असर पड़ेगा । ऐसे मामलों में प्राधिकरण केवल मूक दर्शक बना नहीं रह सकता और ऐसी लागतों को प्रशुल्कों में दी गई मानेगा । प्राधिकरण को कोई छूट प्रदान करने से पहले रॉयल्टी और अग्रिम भुगतानों की जांच-पड़ताल करनी चाहिए ।
- (ix) तथापि, वर्तमान मामले में पीवीकेएल ने कोई पत्तन सुविधा उपलब्ध नहीं करवानी है । एफसीसी यदि अनुमत्य हुआ और पीवीकेएल द्वारा भुगतान किया जाता है, तब सेवाएं प्रदान करने के लिए इसका लागत ढांचे पर असर पड़ेगा । तथापि, यह प्राधिकरण पीवीकेएल द्वारा उसके प्रयोक्ताओं से वसूल की जानी वाली दरों की जांच-पड़ताल नहीं कर सकता । इसे देखते हुए, यह प्राधिकरण एफसीसी के गुणों और मात्रा की जांच-पड़ताल नहीं करना चाहेगा । एफसीसी से संबंधित मुद्दे का पीवीकेएल और केपीटी के बीच परस्पर समाधान किया जाना है ।
- (x) संयुक्त सुनवाई के दौरान पीवीकेएल ने उल्लेख किया था कि उसके द्वारा प्रस्तुत अभ्यावेदन पर केपीटी की टिप्पणियों में उसके द्वारा उठाए गए केवल तीन मुद्दे शामिल किए गए हैं और उन्होंने तर्क दिया कि उन्होंने यह मान लिया कि उनके अभ्यावेदन में उठाए गए अन्य मुद्दों को केपीटी ने स्वीकार कर लिया है । पीवीकेएल के अभ्यावेदन और उस पर केपीटी की टिप्पणियों पर अनुवर्ती कार्रवाई से स्पष्ट पता चलता है कि टीएएमपी को लिखा गया केपीटी का पत्र इस प्राधिकरण के हस्तक्षेप का आह्वान करते हुए पीवीकेएल द्वारा उठाए गए तीन मुख्य मुद्दों पर विशेष रूप से केन्द्रित है । परियोजना की व्यवहार्यता, पाइपलाइन के वैकल्पिक मार्ग उसके वित्तीय आशयों से संबंधित पीवीकेएल द्वारा उठाए गए अन्य मुद्दे केपीटी से संबंधित नहीं हैं और इसलिए उन पर टिप्पणी नहीं की गई है । इसे देखते हुए, पीवीकेएल के इस तर्क से इन कार्यवाहियों पर कोई असर होने का नहीं है ।

10. उपर्युक्त विश्लेषण के संदर्भ में और समग्र ध्यान देते हुए यह प्राधिकरण एतद्वारा निम्नलिखित निर्णय करता है :-

- (i) मार्गाधिकार प्रभारों के लिए कोई अलग दरों का मान तैयार करने की आवश्यकता नहीं है । केपीटी की जमीनों के पट्टे के लिए वर्तमान दरें और शर्तें केपीटी की भूमि सीमाओं में भूमिगत पाइपलाइनें बिछाने के लिए पीवीकेएल को आबंटित जमीनों पर लागू होंगी ।
- (ii) यह प्राधिकरण सुविधा प्रतिपूर्ति प्रभार (एफसीसी) लगाने के मामले में हस्तक्षेप नहीं कर सकता, यह एक रॉयल्टी भुगतान है । इस मामले का केपीटी और पीवीकेएल के बीच परस्पर समाधान किया जा सकता है ।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/3/4/143/2000 असाधारण]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 9th June, 2000

No. TAMP/2/2000-KPT.—In exercise of the powers conferred by Section 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of application made by M/s. Petronet V. K. Limited for framing a Scale of Rates for Way Leave Charges for laying the pipeline in the land limits of the Kandla Port Trust, as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/2/2000-KPT

M/s. Petronet V.K. Limited

....

Applicant

V/s

The Kandla Port Trust

....

Respondent

ORDER

(Passed on this 11th day of May 2000)

This case relates to an application submitted by M/s. Petronet V.K. Limited (PVKL) for framing a Scale of Rates for way leave charge for laying the pipeline in the land limits of the Kandla Port Trust (KPT).

2. In its submission, the PVKL has made the following points:-

- (i). M/s. Petronet V.K. Limited is a company incorporated under the Companies Act, with majority equity participation by Petronet India Limited and M/s. Indian Oil Corporation Limited (IOC). The Company is a Special Purpose Vehicle incorporated under the directives of Government of India with the main object of laying, maintaining and operating a petroleum carrying pipeline from Vadinar / Jamnagar to Kandla (VK pipeline).

The VK pipeline will pass through,

- land belonging to or administered and controlled by the Gujarat Maritime Board;
- the sea bed within the territorial waters of India in the Gulf of Kutch;
- land vested in the KPT; and,
- land belonging to private owners.

- (ii). The most optimal and cost-effective route for constructing the VK pipeline would pass through for a distance of about 9.3 km. in Kandla Port limit.

- (iii). The Ministry of Petroleum and Natural Gas had requested the Ministry of Surface Transport (MOST) to expedite approval for laying the pipeline through the limits of the KPT.
- (iv). On receipt of a communication from the KPT granting approval for laying and commissioning of VK pipeline with a proposal to charge Rs.18/- PMT of the throughput per annum as Facility Compensation Charge (FCC). The Oil Co-ordination Committee conveyed its views against the concept of levying of FCC by the KPT.
- (v). PVKL also represented to the KPT against any FCC citing the precedent of the MOU between KPT and M/s. Essar Oil Limited. In the case of the VK pipeline, neither is any facility required to be created in the KPT area nor is any regular port related service required to be provided.
- (vi). PVKL requested the KPT to apply way leave charges as in the case of the Kandla-Bhatinda pipeline of the IOC (i.e., Rs.8.50 per sq. mtr. per annum), and not to levy FCC. If the KPT was unable to accede to their request on FCC, the PVKL requested the KPT that the issue and its quantum be referred to the TAMP for a final decision.
- (vii). The KPT, instead of taking up the matter with the TAMP, informed of an enhancement of the FCC from Rs.18/- PMT to Rs.35/- PMT on the ground that the KPT would lose revenue after the pipeline was laid and commissioned. The KPT also restricted them to handle only products refined at EOL and RPL and insisted the PVKL to pay lease rent and premium as in the case of a regular lease although the pipelines would be laid underground.
- (viii). If PVKL is compelled to pay the rates as demanded by the KPT, the pipeline will become economically unviable.
- (ix). In view of the position, PVKL has made the following requests:
 - (a). The KPT may be directed and ordered not to prevent PVKL in any way from continuing with the works of laying the VK pipeline, its commissioning, maintenance, and use.
 - (b). The TAMP may frame a Scale of Rates for Way Leave Charges for laying the pipeline in the land limits of KPT.
 - (c). The KPT may be directed not to levy any FCC for laying, commissioning, and maintaining the pipeline facility within KPT limits.

3. The proposal of the PVKL was sent to the KPT for its comments. In its reply, the KPT has made the following observations:

- (i). The draft MOU could not be finalised due to non-settlement of contentious issues.
- (ii). The (Port Trust) Board's discretion to frame the terms and conditions in accordance with the provisions of the MPT Act 1963 in public interest and in the interest of the port is not hampered by any amendment to the Act. The Port Laws (Amendment) Ordinance 1997, while describing the role of the TAMP no way issues any direction in respect of TAMP's role in execution of contract or permission to execute the work even before the contract is executed.
- (iii). Substantial revenue as well as turn-over for the KPT comes from handling of POL products at its jetty specially created for this purpose; out of the total operating income of Rs.171.45 crores, as much as 52.11% comes out of handling of POL products at Kandla. Once the pipeline facility is available, the POL cargoes will move through the pipeline; and, the five jetties of the KPT created at a huge cost will remain idle to quite an extent, since the other liquid cargoes constitute only a small proportion of the traffic. Therefore, this revenue accruable from the PVKL is of utmost importance. If the PVKL had, at the time of asking for provisional permission, mentioned that they could not give any Facility Compensation Charges, the KPT would not have given permission for laying of pipeline in its water and land limits.
- (iv). As per the Guidelines issued by the TAMP, the prayer sought by the PVKL does not actually fall under its purview. The TAMP's basic function is to hear the concerned parties and, after taking into consideration the prevailing circumstances in a Port, determine the actual rates or charges for the services to be rendered by the Port and for the Port's properties. In view of the above, the prayer made by PVKL seeking direction against the KPT is untenable.
- (v). There is no need to frame a separate Scale of Rates for Way Leave Charges for laying pipelines in the land limits of the KPT; the rates applicable for allotment of land can be adopted for the purpose. There is no other alternative for the KPT than to charge the appropriate rate as Way Leave Charges and PVKL maybe requested to pay the Way Leave Charges as per the Government guidelines.
- (vi). The KPT has invested substantial amount for creation of facilities for handling POL products and is incurring substantial amount for up-keeping, maintenance and operation of above said facilities.

- (vii). Whatever quantity is going to be handled through PVKL is a direct loss of traffic to the KPT. POL imports which were to the tune of 115.03 lakh tonnes in 1998-99 are estimated to be at 20 lakh tonnes only, during 1999-2000, showing a reduction of approximately 82.61%. At present, the income pattern for handling POL products is at the rate of Rs.68/- per tonne. To compensate the loss of revenue for providing all the above facilities and the opportunity loss to be suffered by KPT, the KPT proposes to charge only Rs.35/- per tonne for transporting the oil through PVKL.
- (viii). The submission made by the PVKL is that the FCC is being envisaged to recover for the right of way granted in the waters of Kandla Port Trust is incorrect. The charges are to be recovered for the opportunity loss to the KPT by way of royalty (termed as FCC).
- (ix). The KPT has always been maintaining that the FCC has to be settled between the parties; and, the TAMP has no role in fixing such charges as per the guidelines issued by itself.
- (x). Private investors / operators will be required to approach the TAMP only for tariffs; matters relating to royalty and upfront payment will have to be mutually settled between them and the Port Trust concerned.

4. A joint hearing in this case was held at the KPT. During the joint hearing Shri. M.K. Aswani, President, Kandla Port Karmachari Sangh (KPKS) made a written submission and wanted to join the proceedings on behalf of the KPKS, to protect the interests of the KPT. This request was rejected.

5. Shri. M.K. Aswani was subsequently included as a Member of the KPT team. He has given a written submission in his capacity as a Trustee of the KPT. In his written submission, he has made the following points:

- (i). The facility compensation charges sought for by the KPT from M/s. PVKL is fully justified. In the case of PVKL, whatever product they evacuate through the proposed pipeline is being handled at the KPT; that much quantity will, therefore, be reduced from the present volume of traffic being handled by the KPT.
- (ii). The KPT will also lose the traffic of petroleum products as the pipeline will carry the entire petroleum products from Jamnagar Refineries. Consequently, the Oil Jetties and allied facilities created by the KPT may remain idle. Thus, in lieu of loss of revenue, the PVKL is liable to pay the compensation.

- (iii). In this case, because of the unique facility, the user will be benefited. That being so, there should be a periodical escalation clause of upward revision to fetch income for the KPT to meet its expenditure.

6. During the joint hearing the PVKL has submitted their reply to KPT's comments. The PVKL has requested that pending final disposal of this dispute, the KPT may be directed to permit them to resume work on the laying and operations of the pipelines.

7. In their written submission, PVKL highlighted the following points:

- (i). MOU between any party and the KPT for use of land at rates and conditions not prescribed by the Authority (TAMP) is legally impermissible. PVKL have been consistently requesting the KPT to refer the matter to TAMP. However, the KPT declined to do so stating that the matter has to be settled only between KPT and PVKL.
- (ii). The powers to fix rates are quasi judicial, which the amended statute has taken away from the Board. The rates proposed to be charged by the KPT are those said to have been prescribed for lease of land and not for mere right of way. No statement of conditions in respect of these rates was prescribed by the KPT or approved by the Central Government. A statement of conditions is pre-requisite statutorily prescribed.
- (iii). The mere fact that the KPT is charging such rates from other pipelines cannot make the practice legally correct, fair or proper. The reference of TAMP Regulations made by the KPT is relevant in the context of private investors building new jetties etc. or taking existing jetties on long term lease. These guidelines have no application to the facts of this case as PVKL is not developing any port related ship-berthing facility.
- (iv). Laying of the pipeline is in the larger public interest as it will transport oil products at low cost by which the common consumer will stand to benefit. The KPT as Trustees of public property must use their property in a manner calculated to sub-serve the larger public good rather than be driven by profit motive.
- (v). The KPT is not entitled to receive any FCC whatsoever and their demand for FCC is without any authority and sanction of any law.
- (vi). KPT's stand seeks to completely protect them from competition not only from ports but, from all mode of transporting of oil and oil products.

(vii). FCC is not charged from pipeline owners anywhere in the world.

8. During the joint hearing the following arguments were advanced by the different parties:

M/s. Petronet V.K. Limited

- (i). Reference to FCC was first noticed by them in the minutes of a December 97 meeting with the OCC. The pipeline laying started after December 97.
- (ii). Terms and conditions have not yet been finalised by the KPT or Gujarat Maritime Board (GMB). PVKL went by the Kandla – Bhatinda pipeline for the purpose of feasibility studies.
- (iii). A reputed international expert (J.P. Kenny), PVKL Consultant has said that such FCC for crossing channels / waters is not levied anywhere else.
- (iv). Draft MOU was prepared subject to difference on 2 issues. The matter was referred to MOST. PVKL wanted the disagreements to be resolved by TAMP. In December 98, PVKL asked for permission to lay the pipeline. The KPT gave conditional permission in January 99.
- (v). The KPT Board Note of December 97 refers to probable loss of business. But KPT did not raise the issue until 16.11.98. On 14.12.98, the KPT asked for an undertaking; the PVKL gave an undertaking on 16.12.98 to abide by the TAMP's Orders.
- (vi). KPT's reply dated 28 February 2000 to TAMP covers only three of the PVKL's prayers. PVKL assumes that KPT accepts other points.
- (vii). Cost of oil jetties must have been recovered long back. The KPT have quoted today's value of the asset whereas the original investment must have been much less. Going by notified tariff and traffic, the KPT must have earned at least Rs.60 crores to Rs.70 crores per year. The investment of Rs.3.5 crores on pipeline, which has outlived its life must have earned a lot of profit since 1989. IOC Terminal will remain unaffected, so maintenance cost will not be wasteful.
- viii). Because of two new refineries (Reliance and ESSAR) – additional traffic at Vadinar will be available. (KPT say that traffic at Vadinar will come irrespective of PVKL). If there is to be any FCC at all, it shall be nominal and not connected, to 'per MT'. It can be ad-hoc – lump sum – something that the PVKL can bear.

- (ix). Kandla – Bhatinda pipeline model is available for way leave charges or TAMP may fix any reasonable updated amount.
- (x). They have given the environmental clearance. The KPT must be asked to permit them to complete the laying and commissioning of the project.
- (xi). The PVKL's traffic projection is only 5.5 MT per annum for the first five years. The KPT need not project their losses on 9 MT per year.

The Kandla Port Trust

- (i). It is only a one-metre wide corridor; and, at the rate of Rs.16/-, the annual liability will be nominal.
- (ii). Two parameters are to be considered in support of FCC:
 - (a). Expenditure already incurred by the KPT on the whole infrastructure.
 - (b). Recurring O&M cost annually (about Rs.11.5 crores).
- (iii). The KPT has given 400 acres of prime land to the IOC on the expectation of increasing traffic. All that is being nullified now.
- (iv). FCC is based on notified rates. Wharfage alone is Rs.35/- PMT. If pilotage, port due and berth hire are added, it comes to Rs.68/- PMT. The Port is asking only for Rs.35/- PMT as FCC.
- (v). The original quotation of KPT of Rs.18/- PMT as FCC was with respect to ESSAR MOU. Besides FCC, ESSAR pays Rs.110 lakhs towards composite charge for lease rent for waterfront and way leave charge. Apprehension about GMB charging the same rate is not valid as it is not going to lose any traffic.
- (vi). Petronet is as good as a private company. Still, they have been given permission on a nomination basis.
- (vii). There are many Petronet subsidiaries. They want to get concessions at Kandla so that elsewhere they can cite these as precedents.
- (viii). When PVKL pipelines are used to the full capacity, the company will make plenty of profit but the KPT will not ask for increase in FCC.
- (ix). The spin-off loss to Gandhidham / Kandla areas are substantial (loss of employment in transportation etc.).

- (x). MOU should be signed first. Once the pipeline is commissioned, the KPT will have no hold at all.

9. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:-

- (i). This case relates to fixation of rates for the use of KPT properties to lay a pipeline from Vadinar to Kandla by PVKL and decide on the demand of the KPT for a facility compensation charges (FCC) to compensate the possible loss of revenue, once the pipeline is commissioned.
- (ii). The pipeline passes through the seabed in the KPT waters and through the lands of the KPT.
- (iii). There is no dispute regarding using the seabed in the KPT waters. The KPT has not demanded any charge for allowing right of way to the submarine pipelines passing through the seabed. This is reported to be in accordance with the Geneva Convention on Territorial Sea and Contiguous Zones, 1958, and related Statutes.
- (iv). The Applicant-Firm contends that for laying shore pipeline (underground), the KPT should charge for "mere right of way" and not for "lease of land". The have requested the Authority to frame a scale of rates for Way Leave Charges for laying the pipelines in land limits of the KPT.

The KPT maintains that land allotted for laying pipelines to various agencies is always on the basis of the corresponding lease rent applicable to the land and its lease rent has already been approved by the Government / TAMP.

The KPT's argument is that no separate scale of rates for Way Leave Charges need to be framed and the existing rates applicable for allotment of land should be applied.

The Authority has already decided that no concession on Way Leave Charges for laying underground cross-country pipelines passing through the Port Trust's land need be granted. This decision was taken in a case relating to the Hindustan Petroleum Corporation Limited's pipelines passing through the Visakhapatnam Port Trust land and has already been notified.

That being so, in the instant case also, there is no need to frame a separate scale for Way Leave Charges. The existing rates in the

schedule of rents for the KPT lands will apply to the land allotted for laying the underground pipeline.

- (v). As regards levy of Facility Compensation Charge (FCC), the KPT's argument is that the charge is to be recovered for the opportunity loss to them by way of 'royalty'. That being so, the KPT's stand is that FCC shall be settled between the parties and the TAMP has no role in fixing such charges.

The KPT justifies its demand for FCC on the following grounds:

- (a). The quantity of POL handled through VK pipeline is a direct loss of traffic to the KPT.
- (b). The KPT's investments on four oil jetties and other related infrastructure will be under-utilised on commissioning of the VK pipelines.
- (c). If cargo-related charges and vessel-related charges on POL products are taken together, the average revenue will be Rs.68/- per tonne. However, they are demanding a compensation for loss of revenue on account of wharfage alone, which is at present Rs.35/- PMT.

The PVKL says that no service will be provided by the KPT for laying, operation, and maintenance of the pipeline and fees for right of way do not depend upon the amount of traffic passing through the pipeline in any country in the world.

- (vi). As clarified by the KPT, the FCC is a royalty payment and has no nexus with the services rendered by the KPT or for use of properties of the KPT.
- (vii). The facility compensation charge (FCC) is being raised in this case in the nature of a 'royalty' with reference to the 'opportunity cost' of the traffic that will be diverted because of this pipeline. It can be argued, as indeed has been contended by the PVKL, that way leave charge for a pipeline does not depend, anywhere in the world, upon the quantity of throughput passing through it. But, as has been stressed by the KPT, the extraordinary circumstances governing this case deserve to be singled out for specific recognition. In no other pipeline case, possibly, there is such a definite diversion of assured (almost 'dedicated') traffic. It is noteworthy that, as has been contended by the KPT, all traffic generated from the two refineries at Vadinar has in any case to pass through the KPT. That being so, the KPT contends,

asking it to give the way leave permission without any 'compensation' will be like asking it to commit *hara-kiri*

The PVKL is of course not obliged to accept such a proposition if it does not want to. It could have chosen a different route for its pipeline without involving the KPT. For whatever reason, this option was not exercised. The PVKL was asked to proceed with execution of the Project even before these fundamental financial issues were settled. It will be relevant here to recognise the fact that the intention of the KPT to levy a FCC was known to the PVKL before commencement of the pipeline-laying. It may be possible for the PVKL to shift the burden of responsibility for this development either to the OCC or (even) to the Government. But, that will be of little avail in respect of the dispute relating to the FCC. Having forced a *fait accompli* on the KPT, the PVKL cannot, at this stage, argue only as a carrier or a pipeline manager.

If the 'royalty' is being claimed to 'compensate' for loss of an 'opportunity cost', it can be argued that the KPT ought properly to raise this with the real beneficiary and not with the 'carrier'. The beneficiary in this case can be either the refineries in Vadinar or, better still, the IOC in Kandla. But, once the pipeline is laid and commissioned, the KPT will have no hold over either the refineries, or the PVKL, or the IOC in respect of movement of the cargo. It is for this reason that, as was explained at the joint hearing, the KPT has stopped construction of the last stretch of the pipeline. Given the extraordinary circumstances of this case, it may not be reasonable to expect the KPT at this stage to start negotiating with the refineries or the IOC. Even if they did, in the event of a negative response from both, what option can the KPT have? In fairness to the KPT, it has to be appreciated that the complication (and, the anomalous position) in this case has been caused by the execution of the Project in anticipation of agreements on the details. It may be idle to fix responsibility for what has happened. In any case, it may not be within the purview of this Authority to go into such issues. The only relevant issue may be to consider whether the KPT will be put to any (avoidable) loss by the project.

Viewed in this perspective, the balance of convenience will be seen to lie in favour of the KPT to demand a 'royalty' by way of compensation for an opportunity cost.

- (viii). The question to be settled is whether the Authority will look into the matters relating to royalty and upfront payment in a BOT / BOOT contract. In the cases of privatisation of port facilities, the payments made by the private operator towards royalty and upfront payment

form a part in the cost of rendering services at the private terminal and will have implications on tariffs. The Authority cannot remain as a mute spectator in such cases and take such costs as granted in the tariff. The Authority must go into the royalty and upfront payments before a concession is awarded.

- (ix). In the present case, however, PVKL is not a provider of port facility. The FCC, if admissible and paid by the PVKL, will have implications in its cost structure for rendering its service. However, this Authority cannot go into the rates to be charged by the PVKL to its users. On this reckoning, this Authority will not like to examine the merit and quantum of the FCC. The issue regarding the FCC may be mutually settled between the PVKL and the KPT.
- (x). During the joint hearing, the PVKL pointed out that the KPT's comments on its representation covered only three of the issues raised by it and argued that it would accordingly presume KPT's acceptance of the other issues raised by it in the representation. A perusal of the PVKL's representation and the KPT's comments thereon clearly shows that the KPT's letter to the TAMP is specifically focussed on the three main issues raised by the PVKL seeking the intervention of this Authority. The other issues made by the PVKL about viability of the project, alternate route of the pipeline and its financial implications, etc., are not relevant to the KPT and hence not commented upon by it. That being so, this argument of the PVKL cannot be of any consequence to these proceedings.

10. With reference to the analysis given above, and based on a collective application of mind, the Authority hereby decides as follows:

- (i). There is no need to frame a separate Scale of Rates for Way Leave Charges. The existing rates and conditions for lease of KPT lands shall apply for the lands allotted to the PVKL to lay underground pipelines in the land limits of the KPT.
- (ii). The Authority cannot interfere in the matter of levy of Facility Compensation Charge, which is a royalty payment. This issue may be mutually settled between the KPT and the PVKL.

S. SATHYAM, Chairman
[Advt./III/IV/143/2000 Exty]

